



Stefan Sauer / dpa-Zentralbild / dpa

A 20 bei Tribsees in Mecklenburg-Vorpommern 2018: Viele machten die schnelle Mark

Betonpfähle im Honigtopf

Infrastruktur Jeder sechste Kilometer Autobahn ist in schlechtem Zustand, Tausende Brücken müssen erneuert werden. Am 1. Januar übernimmt der Bund das Kommando von den Ländern und muss sanieren – für viele Milliarden.

Bauren ist Wettersache, schon klar, aber Jan Felgendreher plant nun bereits seit drei Wochen gegen den Regen an. Auch an diesem Oktobernachmittag zückt er immer wieder sein Smartphone und tippt sich durch diverse Apps. Sonne, leichter Wind und bloß keine Feuchtigkeit: Das wäre die optimale Witterung.

Felgendreher, 52, ausgestattet mit Sicherheitsschuhen, Helm und signalfarbenem Anorak, steht auf einer 30 Meter hohen Talbrücke, die als Beispiel deutscher Ingenieurskunst bestaunt werden dürfte – wenn sie im nächsten Jahr in Betrieb genommen wird. Im Hintergrund flackern die Lichtkegel der Autoscheinwerfer.

Noch gilt die Lennetalbrücke als lästige Baustelle, weil der Verkehr auf der A45

von Dortmund Richtung Süden hier, bei Hagen, seit drei Jahren nur auf einer Fahrbahn verläuft. Die zweite Bahn, ein verwirrendes Bild, ruht parallel in etwa 20 Meter Entfernung und noch nicht ganz fertig auf zahlreichen Stahlbetonfeilern.

»Wir werden beide Teile demnächst zusammenführen«, erklärt der Bauingenieur. Auf ihrer gesamten Länge von fast einem Kilometer soll die neue Fahrbahn der Brücke verschoben werden, mittels 15 computergesteuerter Hydraulikpressen, zahlreicher Stahlseile und teflonbeschichteter Schlitten – über einem Tal mit Zugstrecke, Industriebetrieben und einem Fluss. »Zumindest in Deutschland gibt es bislang kein vergleichbares Projekt.«

Doch vor dem Manöver benötigt die frisch erbaute Fahrbahn eine zweite Schicht

Gussasphalt. Zehn Stunden lang dürfe kein Niederschlag fallen, so viel Zeit benötigten die Arbeiter dafür, sagt Felgendreher. »Wenn es dabei regnet, schließen wir die Feuchtigkeit ein und der Belag wirft spätestens im Sommer Blasen.«

Der Ingenieur schaut noch mal in die App. Sie meldet trockenes Wetter. »Für morgen sieht es endlich gut aus.«

Die A 45, gebaut in den Sechzigern, wurde als »Königin der Autobahnen« bezeichnet, weil die Steigungen und Senken des Sauerlands auf nordrhein-westfälischem Grund mit 38 Talbrücken austariert wurden. »Jetzt sind die Bauwerke durch die enorm hohen Verkehrslasten, vor allem durch den dichten Lkw-Verkehr, am Ende ihrer Lebenszeit«, sagt Felgendreher. Und

so wie auf der Sauerlandlinie ist es überall auf deutschen Schnellstraßen. Nahezu im Gleichschritt haben viele Bauwerke die Altersgrenze erreicht. Tausende Brücken müssen erneuert werden, bei 100 ist bereits die Standsicherheit gefährdet oder die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet.

Nicht minder prekär ist die Situation bei den Fahrbahnen. Alle vier Jahre prüft die Bundesanstalt für Straßenwesen den Zustand sämtlicher Fahrstreifen, rund 59 000 Kilometer, letztmalig 2018. Laut internen Berechnungen ist jeder sechste Kilometer »schlecht« oder »sehr schlecht«. Das heißt: Mehr als 10 000 Kilometer sind reparaturbedürftig (siehe Grafik Seite 48).

Für alle Vielfahrer, die sich schon heute über die Zahl der Baustellen echauffieren, ist das keine gute Nachricht: Das deutsche Fernstraßennetz ist in die Jahre gekommen, zu lange wurde auf Verschleiß gefahren, zu wenig in den Erhalt investiert. Nun steht die Autonation vor einem viele Milliarden Euro teuren Sanierungstau.

Bewältigen soll diese Aufgabe ab 1. Januar eine neue Organisation – die Autobahn GmbH des Bundes. Was seit Jahrzehnten von den 16 Ländern im Auftrag des Bundes abgewickelt wurde – Planung, Bau und Unterhalt aller Schnellstraßen –, wird künftig zentral aus Berlin gesteuert. Doch es vergeht derzeit kaum eine Woche ohne Hiobsbotschaften über die neue Autobahngesellschaft. Im steten Wechsel ploppen juristische, personelle und finanzielle Probleme auf, die befürchten lassen, dass der Stau eher wachsen wird.

Die große Reform – die größte seit der Umwandlung der Deutschen Bahn in eine AG – fällt in eine Zeit, in der für weite Teile der Gesellschaft die Autobahnen kein Symbol für Freiheit und Mobilität mehr sind. Wer Geld für Fernstraßen ausgibt, investiert in Raser und Klimakiller, in die Versiegelung von Flächen und die Zerstörung von Natur. Selbst Ergänzungen des Streckennetzes, wie aktuell in Hessen die Verlängerung der A 49, mobilisieren den Widerstand der Bürger. Die Proteste sind enorm – wegen 30 Kilometern, die vor acht Jahren genehmigt wurden, als Alternative zu überlasteten Bundesstraßen.

So schaukeln sich die Emotionen hoch zwischen den vom täglichen Rushhour-Kollaps Genervten und jenen, die gegen die Fixierung eines Landes auf das Auto kämpfen. Die Nöte rund um die Autobahn zeigen, wie verfehlt die Verkehrspolitik in den vergangenen Jahrzehnten war.

Pkw verstopfen zwar die Autobahnen und schaden der Umwelt, aber für die Abnutzung von Straßen und Brücken spielen sie praktisch keine Rolle. Das Problem sind die Lkw – und die sind im Laufe der Jahrzehnte immer zahlreicher geworden. Der



Bauingenieur Felgendreher auf der A 45

»Kein vergleichbares Projekt«

Kolonnenverkehr auf den rechten Spuren spiegelt die arbeitsteilige Wirtschaft wider, die Just-in-time-Produktion, den EU-Binnenmarkt, den Onlinehandel. Auf etlichen Strecken, etwa auf der A 5 bei Karlsruhe oder der A 3 bei Leverkusen, sind pro Tag 22 000 Lkw unterwegs – rechnerisch alle vier Sekunden einer. Zugenommen hat auch das Gewicht der Gütertransporte. Jedes Kilo zählt, der Stuttgarter Hochschulprofessor Wolfram Ressel rechnet es vor: »Eine Lkw-Achse mit 11,5 Tonnen stresst den Asphalt so wie 10 000 einzelne Pkw-Achsen.« Verschärfend wirke, dass die zulässigen Achslasten häufig überschritten würden, weil es »kaum Kontrollen gibt«.

Kein Bauwerk der Welt wird so stark gefoltert wie eine Autobahn. Und keine Brücke aus den Sechziger- oder Siebzigerjahren ist auf das heutige Verkehrsaufkommen ausgelegt. Sattelzüge mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen sind physikalisch nichts anderes als eine mit 80 km/h fahrende Rüttelplatte.

Die größte Beanspruchung erleidet eine Fahrbahn vier bis acht Zentimeter unter der Oberfläche. Deshalb wird unter der vier Zentimeter dicken Asphaltdecke die sogenannte Binderschicht verlegt. Sie hält die enormen Kräfte beim Bremsen, Beschleunigen und Lenken eines Lkw aus.

Die Belastung einer Autobahn kann man sich wie ein Gummiband vorstellen, das immer wieder auseinandergezogen wird. Eine Zeit lang macht das Band die Dehnung mit und geht wieder in die Ausgangslage zurück. Aber irgendwann wird es spröde – und reißt.

Eine Deckschicht hält, je nach Verkehr und Wartung, 10 bis 15 Jahre lang, der Untergrund inklusive Tragschicht sollte 30 Jahre überstehen, mit etwas Glück und guter Pflege auch deutlich mehr. Das akute Problem der deutschen Fernstraßen ist nur: Auf ihren Erhalt wurde über Jahrzehnte

**Für Ingenieurbüros, Bau-
firmen, Berater entpuppte
sich die Wiederver-
einigung als Eldorado.**

wenig Wert gelegt. Vielmehr neigten manche Länder dazu, das Geld für Sanierungen in Neubauprojekte umzuleiten.

Für Lokalpolitiker ist es ja auch schöner, ein paar Kilometer Autobahn zu eröffnen. Neubauten kann man feiern, Reparaturen ziehen nur Sperrungen, Staus und den Frust der Bürger nach sich.

Die Vernachlässigung des Bestands setzte sich in den Neunzigerjahren fort – obwohl viele Bauten aus der Zeit des bundesdeutschen Wirtschaftswunders schon mächtig abgenutzt waren. Das Geld wurde für die Straßen der ehemaligen DDR gebraucht.

Es galt, die alten Transitstrecken auf Westniveau zu bringen und neue Fernstraßen anzulegen. Die Aufgabe war so groß, dass der Bund und die Länder eigens ein Unternehmen gründeten: die »Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH«, kurz Deges.

Die Firmenkonstruktion verstieß zwar gegen die im Grundgesetz verankerte Aufgabentrennung von Bund und Ländern. Aber der Aufbau Ost war wichtiger als juristische Vorbehalte. Und die Arbeitsteilung erfolgte nach bewährtem Muster. Der Bund bestellte und bezahlte, die Länder setzten – jetzt mit Deges-Hilfe – um und sorgten für den Betrieb der Autobahnen.

Für Ingenieurbüros, Bauunternehmer und Berater entpuppte sich die Wiedervereinigung als Eldorado. Es sollte flott gehen, es durfte nicht zu viel kosten, Hauptsache, die Ankündigung der blühenden Landschaften bekam seine asphaltgraue Entsprechung.

Viele machten eine schnelle Mark und hinterließen Pfusch. In Mecklenburg-Vorpommern gibt es Autobahnabfahrten oder Parkplätze, bei denen statt drei Schichten Asphalt nur eine einzige verlegt wurde – direkt auf den Kies. Vielerorts fehlt es an einer ordentlichen Dokumentation, an Plänen oder Prüfberichten.

Bei der Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen, wo die Autobahnen besonders marode sind, rangiert Mecklenburg-Vorpommern weit oben. 32,6 Prozent der Fahrstreifen sind in »schlechtem« oder »sehr schlechtem« Zustand. Nicht mal 25 Jahre alt sind die meisten Abschnitte, und dennoch, sagt Ronald Normann von der Autobahn GmbH, »schieben wir einen Sanierungstau vor uns her, weil das Land nie ausreichend Personal bereitgestellt hat«.

Was in den Neunzigern vermurkst wurde, ist in seinem Beritt mit bloßem Auge zu sehen. Man braucht nur auf der A 20 lange genug Richtung Osten zu fahren. Bei Tribsees wird der Verkehr auf eine schmale, provisorische Brücke umgeleitet, eine Spur in jede Richtung. Die eigentliche A 20 ist vor drei Jahren im Moor versunken, erst sackte die Fahrbahn in Richtung Westen ab, Wochen später jene in Rich-

tung Osten. Es waren Bilder, wie man sie vielleicht aus Indonesien oder Nigeria kennt. Aber es ist eine German Autobahn.

Das Problem: Die Strecke durchschneidet eine 17500 Hektar große Fluss- und Moorlandschaft. Was aus der Luft wie eine Wiese aussieht, ist im Untergrund eine bis zu 17 Meter tiefe, langsam fließende Torfschicht. Erst darunter findet sich tragfähige Erde. Die Aufgabe, die sich der Deges 1992 stellte, war, eine Fernstraße auf zähem Honig zu bauen. Und schnell fertig zu sein.

Die Ingenieure entschieden sich für ein neues Verfahren. Sie bohrten auf dem knapp einen Kilometer langen Abschnitt 80000 Säulen in den Torf, jede rund 20 Zentimeter dick und 13 Meter lang. Auf diesen Pfählen lag dann die Straße wie auf einem Nagelbrett. Und zwischen den Säulen konnte das Moor weitgehend unge-

stört fließen. 2005, bei der Eröffnung mit der Kanzlerin, feierte die Deges das »am schnellsten realisierte Autobahnprojekt der Bundesrepublik« und ihre bahnbrechende Innovation. Sie hielt zwölf Jahre.

Was genau die A20 zum Einsturz brachte, müssen Gutachter noch ermitteln. Ronald Normann, der nun den Wiederaufbau leitet, hält den Zeitdruck für einen Faktor: »In einem halben Jahr waren die hier fertig, für dieselbe Strecke übers Moor brauchen wir jetzt zwei Jahre.« Was nun gebaut wird, ist nicht innovativ, sondern bewährtes Handwerk. 30 Brückenpfeiler, jeder von zehn massiven, 20 Meter langen Stahlbetonpfählen getragen, die in festen Grund eingebracht werden. Eine Trasse für die Ewigkeit.

Auf vielen Strecken in den östlichen Bundesländern müssen sich die Verkehrsteilnehmer demnächst auf weitere Baustel-

len einstellen. Allein Sachsen hat 73 Kilometer Fahrbahn aus der Nachwendzeit zu sanieren. Damals wurden viele Strecken aus Beton gefertigt – an sich eine gute Alternative zum Asphalt. Beton ist zwar teuer, hält aber mindestens 30 Jahre lang. Im Osten stellte man allerdings fest, dass mitunter schnödes Wasser ausreicht, um eine solide Betondecke in eine Piste voller Schlaglöcher zu verwandeln.

Der Grund heißt Alkali-Kieselsäure-Reaktion, auch Betonkrebs genannt. Dahinter steckt ein chemischer Prozess, bei dem dreierlei zusammentrifft: Alkalien aus Zement oder Streusalz, Kieselsäure aus beigemischten Steinen, Feuchtigkeit. Dabei entsteht ein Gel, das zunächst die Poren im Beton füllt und ihn dann quasi aufsprengt. In die Risse dringen noch mehr Wasser und Alkalien ein – ein Teufelskreis.

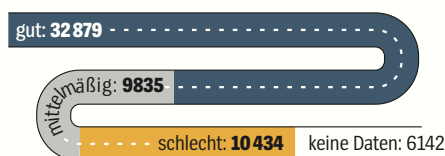
Auf Verschleiß gefahren

Verfallene Fahrstreifen

Das deutsche Autobahnnetz hat eine Länge von 13200 km. Die meisten Autobahnen sind mehrspurig, so ergibt sich eine Gesamtlänge von rund 59000 km Fahrstreifen.

Zustand der Fahrstreifen

in Kilometer



Nach Autobahn*

Anteil der Fahrstreifen in schlechtem Zustand, in Prozent

A 100	39 % der Gesamtlänge
A 20	37
A 15	36
A 59	35
A 94	34

In den Bundesländern

Anteil der Fahrstreifen in schlechtem Zustand, in Prozent

Berlin	37 % der Gesamtlänge
Mecklenburg-Vorpommern	33
Bayern	24
Saarland	10
Rheinland-Pf.	10
Thüringen	10

Zustand der Autobahnbrücken

gut	5345
mittelmäßig	14804
schlecht	1068

* ohne kurze Zubringerstrecken; Zustandserfassung aller deutschen Autobahnen von 2017/2018, mittlerweile können einzelne Fahrstreifen in einem anderen Zustand sein; Zustand der Autobahnbrücken vom September 2020; Quellen: Bundesanstalt für Straßenwesen, eigene Berechnungen

Abgenutzte Abschnitte

Die Einstufung eines Autobahnabschnitts ergibt sich aus dem durchschnittlichen Zustand aller Fahrstreifen in diesem Abschnitt.

- gut
- mittelmäßig
- schlecht
- keine Daten



100 km

DER SPIEGEL

Verursacher ist der Kies oder Splitt, der dem Beton beigemischt wird. Und einmal in einer Betonschicht verbaut, sind die Folgen frühestens nach fünf Jahren erkennbar.

Mängel beim Bau gab es zu allen Zeiten, doch je mehr Geld der Bund in den vergangenen Jahren in das Fernstraßennetz pumpte, desto offensichtlicher wurden die Schwächen des Systems. Viele Länder sind mit dem Management überfordert. »Früher gab es etliche baureife Projekte, aber kein Geld«, beklagt der FDP-Verkehrspolitiker Torsten Herbst, »heute gibt es viel Geld, aber keine baureifen Projekte.«

Seit Jahren moniert der Bundesrechnungshof, dass manche Länder die Erhaltungsmaßnahmen nicht im erforderlichen Umfang durchführen. Die Gründe sehen Experten in der schlechten personellen Ausstattung der Landesbehörden. Die Stäbe seien weder quantitativ noch qualitativ gut besetzt. Eine Ursache ist die Bezahlung: Bei Gehältern unter 4000 Euro plus einem kleinen Dienstwagen können die Landesbetriebe mit der privaten Wirtschaft nicht mithalten. »Bei uns«, erklärt der Prokurist einer Straßenbaufirma, »verdienen Bauleiter 5000 bis 6000 Euro und fahren Passat aufwärts.«

Gute Leute wandern also schnell ab und lassen eine Organisation zurück, die es mit Tugenden wie Effizienz und Kreativität nicht so hat. Und die, wie in Schleswig-Holstein, schon mal 20 Jahre lang an einem Projekt wie der Autobahnquerverbindung zwischen Lübeck und dem Hamburger Westen erfolglos rundkockert. Solche Behörden scheuen auch die Innovation. Statt neue, smartere Wege zu wagen, sagt Straßenbauprofessor Ressel, »schreiben sie lieber streng nach Vorschrift aus«.

In der Branche ist es ein offenes Geheimnis, dass etliche Landesbetriebe gar kein Interesse daran haben, ein Projekt kostengünstig abzuwickeln. »Denen ist es lieber, eine Baumaßnahme verbraucht eine Million Euro statt 800 000 Euro«, sagt der Geschäftsführer eines Tiefbauunternehmens. »Dann müssen sie für die übrigen 200 000 Euro kein neues Projekt planen und ausschreiben.« Also würden die Landesbeamten das Schönste, Hochwertigste, Teuerste verlangen, etwa für eine Brücke. »Sie verstecken sich hinter dem Anspruch, die beste Qualität haben zu wollen«, sagt der Insider. Dagegen könne man nicht argumentieren.

Ein Beispiel für Verschwendung ist die niedrige Recyclingquote im Autobahnbau. Wenn ein alter Asphalt abgefräst wird, könnten große Mengen davon wiederverwendet werden, für untere Tragschichten. Aber das will mancher Bauherr nicht – und gibt in der Ausschreibung »nur natürliche Gesteinskörnung« vor. Damit ist frischer Splitt aus dem Steinbruch gemeint.



Sprengung der Eisern-Talbrücke bei Siegen: Auf die Belastung von heute nicht ausgelegt

Der Asphalt, der 15 Jahre lang eine Autobahn war, muss dann auf einer Deponie teuer entsorgt werden. Millionen werden jährlich auf diese Weise verschleudert.

Auch das deutsche Vergabeverfahren wirkt zuweilen wie ein Hemmschuh. Jan Felgendrehers Arbeitgeber, der Baukonzern Hochtief, erhielt den Auftrag für die Lennetalbrücke, weil er im Wettbewerb das niedrigste Angebot abgegeben hatte. Vorschläge, die den Ablauf der Bauzeit womöglich verkürzt oder verbessert hätten, waren in der Ausschreibung nicht vorgesehen.

Doch manche Behördenpläne ließen sich technisch nicht umsetzen. »Dann müssen neue Lösungen her, für die man andere Arten von Verträgen aufsetzen muss«, sagt Felgendreher. Der Ingenieur, der früher in Großbritannien den Bau von Tunneln und Müllverbrennungsanlagen verantwortet hat, wäre lieber schon in der Planungsphase beteiligt gewesen. Dann hätte er zum Beispiel dafür gekämpft, die Behelfspfeiler der Brücke parallel zu den endgültigen Pfeilern anzuordnen. »Jetzt sind sie leicht versetzt gebaut, deshalb müssen physikalische Kräfte berücksichtigt werden, die sowohl längs als auch quer wirken, was das Zusammenführen der beiden Fahrbahnen unnötig erschwert.«

Der Bundesrechnungshof hat sich über Jahrzehnte am Autobahnbau abgearbeitet. Verschwendung, Verzögerung, Inkompetenz – irgendwo fanden die Kontrolleure immer eine Peinlichkeit. So wuchsen auch

im Finanzministerium die Zweifel, ob das Konstrukt mit den Ländern die beste Lösung ist. Minister Wolfgang Schäuble gab 2015 den neuen Kurs vor: Künftig solle der Bund nicht nur bezahlen, sondern auch bestimmen und besorgen. Und weil Schäuble für die Sanierung des Fernstraßennetzes auch private Investoren gewinnen wollte, ließ er die neue Superbehörde als privatwirtschaftliche GmbH anlegen.

Gute Gründe, das erhebliche Betriebsvermögen eines 13 200 Kilometer umfassenden Autobahnnetzes nicht länger von den 16 Ländern managen zu lassen, gibt es reichlich. Da ist etwa die unterschiedliche Leistung der Landesbetriebe. Manche bekamen es hin, auch wenn Tierschützer eine Haselmauspopulation in der Nähe einer Baumaßnahme gefunden hatten. Für andere geriet so eine Hürde zum Projektkiller. Manche verstanden es, Anrainer an den Planungen rechtzeitig zu beteiligen. Andere handelten sich Bürgerproteste ein.

Berichtigt sind in der Bauwirtschaft auch die Eigenheiten und Eitelkeiten der Länder. Etwa wenn es darum geht, wie das Innenleben einer hessischen Asphaltdecke oder einer niedersächsischen Spannbetonbrücke beschaffen sein muss. 16 Länder bedeutet bis heute 16 verschiedene Verordnungen und auch 16 Muster, wie geplant, bestellt und geprüft wird. Und manche Landesbetriebe geben sich nicht mit gängigen Maßstäben wie der Deutschen Industrienorm zufrieden. »Die wollen besser sein als DIN«, klagt ein Bauingenieur.

Synergieeffekte könnten sich auch einstellen, wenn die 189 Autobahnmeisterien ihr Material zentral einkaufen und einen einheitlichen Fuhrpark nutzen würden.

Und wenn die Berliner Zentrale die Führung übernimmt, soll es auch nicht mehr geschehen, dass beispielsweise ein Land eine Baustelle just dann einrichtet, bevor im Nachbarland die Schulferien en-

Manche Landesregierungen sind bockig, andere fordern Transparenz und Mitsprache.

den. Kommunikation unter den Niederlassungen hätte für den Autofahrer auch den Vorteil, dass Staumeldungen nicht länger an der Landesgrenze enden.

Schöne neue Welt. Das war der Plan des Bundesfinanzministeriums. Die Euro-Milliarden sollten endlich schnell und effizient verbaut, die Kosten gesenkt werden.

Sieben Wochen vor dem offiziellen Start der Autobahn GmbH am 1. Januar ist die neue Welt, zurückhaltend ausgedrückt, noch etwas unfertig. Als Erstes geriet Schäubles Idee privater Investoren unter die Räder. An deutschen Autobahnen solle sich niemand bereichern, befanden Grüne, Linke und die SPD.

Weil dennoch an der GmbH-Rechtsform festgehalten wurde, musste neben der Autobahngesellschaft eine weitere Behörde gegründet werden: das Fernstraßen-Bundesamt. Ihm wurden die hoheitlichen Aufgaben der Länder zur Prüfung und Genehmigung von Neu- und Ausbauplänen übertragen. Außerdem ist das Bundesamt künftig Dienstherr von rund tausend Landesbeamten, die zwar bereit sind, zur Autobahn GmbH zu wechseln, ihren Status als Staatsdiener aber nicht aufgeben wollen.

Was bei den Beamten der Länder mit einigem Aufwand gelang, scheiterte bei den Angestellten der Deges. Der Versuch von Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU), die gemeinsame Firma von Bund und Ländern geräuschlos in die Autobahn GmbH zu integrieren, mündete in einem Desaster. Anfang Oktober teilte das Ministerium mit, dass die Verschmelzung mit der Deges »derzeit nicht umsetzbar« sei. Der Rechnungshof hatte das Konstrukt unter die Lupe genommen und sah einen schweren Verstoß gegen das Vergaberecht: Würde die Deges Teil der privatwirtschaftlichen Autobahn GmbH, müsste alles, was sie von den Ländern noch in den Auftragsbüchern habe, neu ausgeschrieben werden.

Mühsam war auch die Aufgabe, die Landesregierungen von der Reform zu überzeugen. Manche sind bis heute bockig, andere fordern Transparenz und Mitsprache.

Am wenigsten hat wohl Bayern zu gewinnen. Virtuos verstand man es dort, zum Jahresende baufertige Projekte in der Schublade vorzuhalten. Wenn der Bundesverkehrsminister – seit 2009 stets ein CSU-Mann – dann noch Geld übrig hatte, war der Freistaat schnell zur Stelle. »Andere haben es nicht ganz so hingebraht wie wir«, sagt die bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer mit Stolz.

Sie habe da »zwei Seelen in der Brust«, sagt die Christsoziale über die Verschiebung der Macht nach Berlin. Es sei schon sinnvoll, Themen wie Straßensicherheit oder Verkehrsleitsysteme länderübergreifend zu lösen. Zugleich sei es schade, an Einfluss zu verlieren: »Wir hätten diese

Reform in Bayern nicht gebraucht.« Aus Schreyers Urteil spricht das Selbstbewusstsein, dass der Freistaat den Straßenbau bisher besser organisiert hat als der Rest der Republik: »Wir werden die Reform intensiv begleiten und sicherstellen, dass wir unser Know-how einbringen können.«

Das klingt wie eine Drohung, drückt aber nur einen Zweifel aus, der in Bayern verbreitet ist. »Durch die Größe allein ergeben sich keine Vorteile«, warnt etwa Karl Wiebel, ehemals Präsident der Autobahndirektion Nordbayern. »Liefe es überall so in Bayern, brauchte man keine neue Struktur.« Wenn die Dinge »zentralistisch in Berlin« entschieden werden, könne vieles länger dauern. Entscheidend sei, so Wiebel, »dass Kompetenzen vor Ort verbleiben«.

Genau das hat Stephan Krenz, Chef der Autobahn GmbH, jüngst bei einem Führungskräftetreffen versprochen: Die zehn aufs Bundesgebiet verteilten Niederlassungen sollen weitgehend autonom handeln.

Krenz hat mächtig getrommelt bei den Landesbediensteten. Als er im Frühjahr

In der Hauptstadt bleiben solche Pleiten nicht unentdeckt und nicht ungenutzt.

2019 seine Tournee durch deutsche Amtsstuben und Autobahndirektionen machte, rechnete er damit, jeden Zweiten für die GmbH begeistern zu können. Ein großzügiger, aber auch kostspieliger Tarifvertrag mit Wechselprämien half dabei, dass nun knapp 90 Prozent der 10 500 infrage kommenden Mitarbeiter rübermachen.

Dennoch geht es Krenz wie einem Trucker auf der A 7 von Würzburg ins Allgäu: eine Baustelle nach der anderen.

- Die Haushälter des Bundestags wollen wissen, warum er 2021 für Planung, Betrieb und Verwaltung der Autobahnen statt der veranschlagten 1,4 Milliarden Euro nun 2 Milliarden benötige. Ein Grund: Als 2017 der damalige Verkehrsminister Alexander Dobrindt dem Parlament die Reform schmackhaft machen wollte, setzte der nur 630 Millionen Euro an.
- Der Aufsichtsrat der Autobahn GmbH erteilte Krenz und zwei Co-Geschäftsführern eine Rüge und verweigerte die Entlastung für 2019. Neu eingestellte Leitungskräfte hatten ihre gut dotierten Arbeitsverträge ohne Kenntnis und Genehmigung der Kontrolleure erhalten.
- Der Versuch, die IT-Strukturen der Länder zusammenzuführen, ist erst einmal gescheitert. Die GmbH hat deshalb mit

den Ländern vereinbart, bis auf Weiteres deren Netzwerke nutzen zu dürfen.

In der Hauptstadt bleiben solche Pleiten nicht unentdeckt und nicht ungenutzt. »In zentralen Bereichen wird es ein jahrelanges Durchwurschteln geben«, urteilt der grüne Haushaltspolitiker Sven-Christian Kindler, »die erhofften Effizienzen und Synergien rücken damit in weite Ferne.« Wahr ist aber auch, dass der Autobahn GmbH mit nur zwei Jahren Vorbereitung ein übermäßiger Zeitdruck auferlegt wurde. Im Prinzip, sagt eine Führungskraft, sei das »eine Überforderung für uns alle«.

Der ADAC schaut daher verhalten auf die Reform. Natürlich müssten Betriebs- und Winterdienst sowie Bauplanung und Finanzierung von Anfang an gewährleistet sein. »Ein bundesweit optimiertes Bau- und Verkehrsmanagement«, so ADAC-Verkehrsexperte Stefan Gerwens, »kann realistisch erst in drei bis fünf Jahren vollständig verwirklicht werden.«

Krenz würde wohl am liebsten die ersten Jahre überspringen, gleich dort landen, wo er die GmbH in Zukunft sieht – als Dienstleister, der Verkehrsströme digital lenkt, Mobilität mittels einer App steuert: »Denn jeder vermiedene Stau bringt volkswirtschaftlichen Nutzen.«

Bis dahin wird gebangt und gehofft. Bei der GmbH, dass am 1. Januar alle wissen, was zu tun ist, falls es schneit. Bei der Bauwirtschaft, dass unter dem neuen Regime ohne Verzug geplant, ausgeschrieben und gebaut wird. Bei den Landesbetrieben, dass sie trotz der personellen Verluste noch in der Lage sind, kommunale und landeseigene Straßen zu bauen.

Gespannt blickt man in der schicken Berliner Zentrale der Autobahn GmbH auch auf den Herbst 2021 – wenn Deutschland wählt. Sollte es zu einer schwarz-grünen Koalition kommen, wird es wohl vorbei sein mit dem Abonnement der CSU auf das Verkehrsministerium.

Die Grünen haben erst jüngst all die Neu- und Ausbauten, die in den Planungen der nächsten Jahre stehen, infrage gestellt. Mobilitätswende heißt für sie: Lasten runter von der Straße, rauf auf die Schiene. Experten rechnen indes vor, dass Güterverkehr auf der Schiene meist nicht wirtschaftlich ist. Nicht für die Bahn und nicht für die Spediteure.

Die Spitze der Autobahn GmbH will für den Wahlherbst vorbereitet sein. Im Büro von Stephan Krenz hängt eine Pinnwand mit Themen für die nächsten beiden Jahre. Etwa Ideen, mit denen man den Grünen »entgegenendenken« will: Recycling, Renaturierung, energieautarke Parkplätze. Krenz: »Unser Ziel heißt Nachhaltigkeit.«

Jan Friedmann, Marcel Pauly, Philipp Seibt, Katja Thimm, Gerald Traufetter, Alfred Weinzierl, Steffen Winter